

Aguas arriba del puente de Segovia

Puentes del Manzanares en el distrito de Moncloa-Aravaca



Gómez de Navia. Vistas de Madrid

El puente verde de la Casa de Campo a finales del siglo XVIII. Comunicaba el Palacio Real con el, entonces, Real Sitio.

UNA de las invariantes de los viajeros extranjeros e ilustres escritores del siglo XVII es la serie de burlas con que motejaron al *aprendiz de río*. Ésta, al menos, la menos cruel de cuantas le dedicaron en multitud de poemas y textos. Veta también inacabable, pareja con la anterior, fue la crítica a las desmesuradas fábricas de los puentes, como la magistral que le dedica **Luis de Góngora** en su *Señora doña puente segoviana / cuyos ojos están llorando arena*. Unos y otros, viajeros y escritores, pasaban por alto que cuando el río venía crecido –algo habitual por demás en las crecidas de la primavera, con el deshielo de las nieves del Guadarrama, o con las fero-

ces tormentas del estío–, la magnitud de los puentes de Segovia y de Toledo venía a ser único recurso para salvar su cauce.

Hasta bien entrado el siglo XVIII, Madrid y su río contaron con dos puentes estables, la Segoviana y la Toledana, y el denominado pontón de San Isidro, ya desaparecido. Aparte de éstos, había un reducido número de estructuras de madera, bautizadas todas ellas con la denominación común de *puente verde*, que conectaban las dos riberas del río. Cuatro son, en la actualidad, los ubicados en el distrito de Moncloa Aravaca. Ordenados en el sentido del curso fluvial, éstos son los de San Fernando, el de los Franceses, el de la reina Victoria y el del Rey.

Puente de San Fernando

Situado entre la M-30 y la actual autovía de la Coruña a la altura del Club Deportivo Puerta de Hierro, el de San Fernando es el tercero en antigüedad de los que cortan el cauce del Manzanares. Fue construido en 1750 durante el reinado de **Fernando VI** en relación con los trabajos acometidos por entonces para cercar el monte de El Pardo; por ello las estatuas que flanquean su tablero se dedican a **San Fernando**, Rey, y a **Santa Bárbara**, onomásticos del Borbón y la Braganza monarcas reinantes. De fábrica de cantería, se componía en origen de cuatro ojos de luz desigual de dimensiones comprendidas entre los seis metros veinte y ocho metros



El puente del Rey según el Madrid Artístico, hacia 1846.

cuarenta y cinco. El cambio progresivo del cauce del río obligó a su ampliación un siglo más tarde, en concreto en 1856, prolongando el tablero hacia la orilla de la derecha mediante cuatro nuevos arcos de nueve metros setenta y cinco, con lo que en la actualidad cuenta con ocho ojos.

Puente de los Franceses

Aguas abajo del anterior, se sitúa en el punto del cauce en el que se inicia el embalsamiento del río. Su fábrica, de bóveda de sillería de granito y paramentos de ladrillo, corta oblicuamente el cauce con sus tres ojos de dieciséis metros de luz cada uno. Al contrario de los anteriores, este puente sirve exclusivamente desde su origen para el ferrocarril de la cercana Estación del Norte o de Príncipe Pío, obra realizada entre los años 1860 y 1862 por los ingenieros franceses de la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España. Ésa es la causa por la que el puente fue bautizado popularmente como *de los Franceses*.

Puente de la Reina Victoria

Proyectado por el ingeniero **José Eugenio Ribera** en colaboración con el arquitecto **Julio Martínez-Zapata Rodríguez**, esta obra de infraestructura hidráulica fue el resultado de un concurso público convocado por el Ayuntamiento de Madrid en 1907 para sustituir al antiguo puente *Verde*,

que permitía acceder desde la ermita de San Antonio de la Florida a los lavaderos ubicados en la Pradera del Corregidor, hoy colonia del Manzanares. El nuevo puente constituyó todo un alarde para la ingeniería de la época: el cauce del río se salva mediante un solo arco rebajado de noventa y cinco metros cincuenta, realizado enteramente en hormigón armado, y que se completa por seis pasos, cuatro de ellos adintelados y dos más de bóveda de cañón, abiertos para permitir el paso de los paseos trazados en paralelo al cauce del Manzanares. La obra de ingeniería fue acometida según proyecto propio del ingeniero **Ribera**, patentado bajo la denominación de *Sistema Ribera de Ferro-hormigón*. La decoración se realizó por la *Casa Iglesias* mediante elementos de piedra de Novelda y ornamentos de fundición de estética modernista. La obra civil se desarrolló a lo largo de 1908 y 1909 y a su culminación fue bautizado como puente de la Reina Victoria, en honor de la esposa de **Alfonso XIII**.

Puente del Rey

El último de los puentes del distrito de Moncloa-Aravaca es el del Rey, obra del arquitecto real **Isidro Velázquez** del año 1815 para sustituir a otro de los puentes verdes del Manzanares, el que conectaba el Campo del Moro con la Real Casa de Campo. Se trató en su origen de un puente exclusivamente destinado al uso regio,

de seis ojos de arcos rebajados de cantería de granito y elementos decorativos de piedra de Colmenar y fábrica de ladrillo. La luz de los respectivos ojos es de ocho metros y pilares de dos, con tajamares de planta semicilíndrica y remates cónicos, con una anchura de tablero de cuatro metros setenta. Esa estructura se mantuvo hasta el año 1934, cuando el Ayuntamiento de Madrid decidió su ampliación según proyecto del ingeniero municipal **José María Cano**: se desmontó su fachada afrontada aguas arriba, reedificándose para lograr una anchura de veinticinco metros; las bóvedas de ladrillo fueron demolidas y el tablero se apeó sobre un nuevo apoyo central. No fue éste el único desaguisado padecido por el puente proyectado por **Velázquez**, pues con motivo de la canalización del río Manzanares se enterraron dos ojos, los más próximos a la Casa de Campo.

Al margen de estas cuatro obras de ingeniería civil, el curso del Manzanares está hoy atravesado por multitud de estructuras; las más de ellas son el resultado de la canalización del río del decenio de 1930, con su peculiar estructura de presa en el centro del cauce con pasarela; otras, por el contrario, son efecto de la densificación de la trama de autovías como la M-30 y la de La Coruña. Hoy el río, ya domeñado, ha dejado de ser obstáculo para el tránsito y motivo de burlas para los viandantes. **F.J.M.P.**

